

Ley que establece estándares abiertos e interoperables para el pasaje electrónico y la información al usuario del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao

Incorpora en la Ley 30900 los artículos 6-A, 6-B y 6-C para que el Sistema de Recaudo Único use estándares abiertos y acepte medios de pago bancarios y digitales sin exclusividad y con tokenización; limite a doce meses la conservación de los datos de viaje identificables y condicione su entrega a autoridades a orden judicial; prohíba la validación biométrica forzosa; y publique datos abiertos de transporte conforme al régimen general.

Comisión (Cámara de Diputados): Infraestructura, Vivienda y Transportes (+ Defensa del Consumidor y Regulación de los Servicios Públicos) · **Revisora (Senado):** En asuntos de Desarrollo Productivo, Energía y Minas, Infraestructura y Trabajo ·

Prioridad: media · **Costo fiscal:** bajo · **Plazo:** mediano

Plan Perú 2050: Transportes, Ciudades Inteligentes, Desarrollo Urbano

I. Exposición de motivos

La Ley 30900 creó la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) y le encargó organizar el Sistema Integrado de Transporte con integración física, operacional, tarifaria y de medios de pago, y administrar el Sistema de Recaudo Único, definido como la unidad de gestión de la venta, recarga, distribución y validación de los medios de acceso. La Ley 31596 (2022) amplió la potestad sancionadora de la ATU a operadores y usuarios del Sistema de Recaudo Único y la facultó para homologar sus equipos. Sin embargo, la ley no establece que el recaudo deba basarse en estándares abiertos ni que sea interoperable con medios de pago bancarios y digitales, lo que expone al sistema a la dependencia de un solo proveedor tecnológico y obliga a los usuarios a portar distintas tarjetas según el servicio. Tampoco obliga a publicar datos abiertos de rutas, paraderos, horarios y posición de flota, insumo para aplicaciones de información al usuario, ni regula la protección de los datos de viaje, que permiten reconstruir los desplazamientos de las personas: no hay plazo de conservación ni reglas sobre el acceso de autoridades a esos historiales, lo que habilita usos de vigilancia sin control judicial.

II. Fórmula legal

EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA ha dado la Ley siguiente:

LEY QUE ESTABLECE ESTÁNDARES ABIERTOS E INTEROPERABLES PARA EL PASAJE ELECTRÓNICO Y LA INFORMACIÓN AL USUARIO DEL SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE DE LIMA Y CALLAO

Artículo 1. Objeto

La presente ley tiene por objeto modificar la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), a fin de establecer estándares abiertos e interoperables para el Sistema de Recaudo Único, proteger los datos de viaje de los usuarios y garantizar la publicación de datos abiertos de transporte.

Artículo 2. Incorporación de los artículos 6-A, 6-B y 6-C en la Ley 30900

Se incorporan los artículos 6-A, 6-B y 6-C en la Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU), en los siguientes términos: «Artículo 6-A. Interoperabilidad del Sistema de Recaudo Único. 6-A.1 Las especificaciones técnicas del Sistema de Recaudo Único que apruebe la ATU se basan en estándares abiertos y no propietarios, que permitan la participación de múltiples proveedores de equipos y servicios. 6-A.2 El Sistema de Recaudo Único acepta, de manera progresiva, tarjetas de pago sin contacto emitidas por entidades del sistema financiero, pagos mediante códigos o dispositivos móviles y la tarjeta del propio sistema, sin exclusividad a favor de un medio de pago o proveedor determinado, conforme a la regulación del Banco Central de Reserva del Perú sobre sistemas y acuerdos de pago. Las comisiones de adquirencia se consideran en el modelo económico del recaudo sin trasladarse como sobrecargo al usuario. 6-A.3 Un mismo medio de pago es válido en todos los servicios que integran el Sistema Integrado de Transporte, incluidos los servicios de transporte masivo y los corredores complementarios. 6-A.4 El Sistema de Recaudo Único cumple los estándares de seguridad de datos de la industria de tarjetas de pago, utiliza

tokenización y no almacena números completos de tarjeta; los incidentes de seguridad se notifican conforme a la normativa de seguridad digital y, cuando involucren medios de pago supervisados, a la Superintendencia de Banca, Seguros y AFP. 6-A.5 El sistema dispone de un modo de operación degradado que permite validar pasajes sin conexión y conciliar posteriormente. 6-A.6 Los descuentos, pasajes diferenciados y beneficios establecidos por ley se aplican de manera automática a través de cualquier medio de pago registrado por el usuario. Artículo 6-B. Protección de datos de viaje. 6-B.1 Los datos de viaje asociados a medios de pago identificables constituyen datos personales y se tratan conforme a la Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales. 6-B.2 La ATU y los operadores del recaudo solo pueden usarlos para fines de operación, planificación y fiscalización del sistema; para planificación se usan datos anonimizados o agregados. 6-B.3 Se garantiza la existencia de un medio de pago que no requiera identificación del usuario. 6-B.4 Los datos de viaje identificables se conservan por un plazo no mayor de doce meses, salvo los necesarios para reclamos o procedimientos en curso, y luego se eliminan o anonimizan. 6-B.5 Las autoridades solo acceden a datos de viaje de personas determinadas mediante orden judicial o en los supuestos previstos expresamente por ley; la ATU registra los requerimientos y publica anualmente, en forma agregada, el número de requerimientos atendidos. 6-B.6 Se prohíbe el uso de reconocimiento facial u otros datos biométricos para el pago o la validación del pasaje, salvo consentimiento expreso del usuario y existencia de una alternativa no biométrica. 6-B.7 El incumplimiento de este artículo y del artículo 6-A por los operadores del recaudo constituye infracción sancionable por la ATU conforme a su régimen de infracciones y sanciones, sin perjuicio de la potestad sancionadora de la Autoridad Nacional de Protección de Datos Personales. Artículo 6-C. Datos abiertos e información al usuario. 6-C.1 La ATU publica en formato abierto, conforme a especificaciones internacionales como GTFS y GTFS Realtime, los datos de rutas, paraderos, horarios, frecuencias y, progresivamente, la posición en tiempo real de la flota de los servicios bajo su competencia, en los términos y plazos que establezca la normativa general de datos abiertos de transporte público. 6-C.2 La ATU pone a disposición información accesible sobre tarifas, saldos, recargas y reclamos por canales digitales y presenciales, incluidos formatos accesibles para personas con discapacidad.»

Artículo 3. Transición contractual

3.1 Los contratos de concesión o de prestación de servicios de recaudo vigentes se adecúan a lo dispuesto en la presente ley en la oportunidad de su renovación, adenda o nueva contratación, sin afectar los términos contractuales vigentes conforme al artículo 62 de la Constitución Política del Perú. 3.2 La ATU puede negociar adendas de adecuación, incluso con compensación económica conforme al Decreto Legislativo 1362, cuando el análisis costo-beneficio lo justifique, priorizando la aceptación de pagos sin contacto abiertos en los validadores existentes. 3.3 Las reglas de conservación y acceso a datos de viaje del artículo 6-B de la Ley 30900 son aplicables desde la entrada en vigor del reglamento, por derivar de la Ley 29733.

Artículo 4. Financiamiento

La implementación de la presente ley se financia con cargo al presupuesto institucional de la ATU y a los mecanismos contractuales del Sistema de Recaudo Único, sin demandar recursos adicionales al Tesoro Público.

Primera. Disposición Complementaria Final

Adecuación reglamentaria. El Poder Ejecutivo adecúa el Reglamento de la Ley 30900, modificado por el Decreto Supremo 010-2025-MTC, a lo dispuesto en la presente ley en un plazo de noventa días hábiles, mediante decreto supremo refrendado por el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Segunda. Disposición Complementaria Final

Aplicación a otras ciudades. Las municipalidades provinciales que implementen sistemas de recaudo electrónico pueden adoptar, en ejercicio de su autonomía y competencias en materia de transporte colectivo, los estándares de la presente ley, con asistencia técnica del Ministerio de Transportes y Comunicaciones.

III. Análisis costo-beneficio

La ley no genera gasto directo (art. 79 de la Constitución; STC 00018-2023-PI/TC): define reglas técnicas que la ATU aplica en sus procesos de contratación y renovación, con presupuesto institucional y mecanismos contractuales. Las eventuales adendas compensadas se evalúan caso por caso con análisis costo-beneficio y

su costo no es cuantificable con información pública. Los estándares abiertos reducen el riesgo de dependencia de un proveedor y pueden abaratar futuras adquisiciones. Para los usuarios, un único medio de pago y la aceptación de tarjetas bancarias reducen costos de transacción y tiempo. La publicación de datos abiertos tiene costo muy bajo y habilita aplicaciones de terceros. El límite de doce meses y el control judicial previenen la vigilancia masiva y reducen el costo y la exposición ante brechas.

Normas que modifica

- Ley 30900, Ley que crea la ATU, arts. 6-A, 6-B y 6-C — *incorpora*
- Reglamento de la Ley 30900 (mod. DS 010-2025-MTC), — — *complementa*
- Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales, conservación y acceso — *complementa*
- Ley 29440, Ley de los Sistemas de Pagos, acuerdos de pago — *complementa*

Entidades implicadas (quién hace qué)

- **ATU** (rectora): Aprueba especificaciones abiertas, garantiza pagos abiertos y seguridad (art. 6-A), protege datos de viaje y reporta requerimientos (art. 6-B), publica datos (art. 6-C), sanciona a operadores (art. 6-B.7) y negocia adendas (art. 3).
- **MTC** (reglamentadora): Refrenda la adecuación del reglamento y asiste a otras ciudades (DCF).
- **BCRP** (supervisora): Regula los sistemas y acuerdos de pago aplicables (art. 6-A.2).
- **SBS** (supervisora): Recibe incidentes que involucren medios de pago supervisados (art. 6-A.4).
- **ANPD** (sancionadora): Supervisa el tratamiento de datos de viaje (art. 6-B).
- **PJ** (supervisora): Autoriza el acceso de autoridades a datos de viaje de personas determinadas (art. 6-B.5).

Sujetos obligados: ATU y operadores/concesionarios del Sistema de Recaudo Único y de servicios del Sistema Integrado de Transporte de Lima y Callao.

Beneficiarios: Usuarios del transporte público de Lima y Callao; desarrolladores de aplicaciones de movilidad. Sin cifra oficial consolidada citada.

Impacto económico estimado (confianza media; referencial, no oficial)

Tipo: neutro

Costo para el Estado: S/ 0 de gasto nuevo; adendas compensadas no cuantificables con información pública

Horizonte: 2027-2031

Financiamiento: Presupuesto institucional de la ATU y mecanismos contractuales del recaudo; cualquier compensación por adenda requiere evaluación conforme al DL 1362 e informe del MEF.

Supuestos: Las reglas se aplican en ciclos contractuales y con presupuesto de la ATU; los costos de PCI DSS, tokenización y validadores abiertos recaen en el proveedor del recaudo; publicación GTFS de costo marginal. Las compensaciones por adendas dependen de cada contrato.

Beneficio para el Estado: Mayor competencia en futuras adquisiciones de recaudo; menor exposición ante brechas por límite de conservación. No cuantificable con información pública.

Beneficio para la sociedad: Un solo medio de pago, aceptación de tarjetas bancarias y móviles, beneficios automáticos, privacidad de desplazamientos y mejor información de viaje.

Inversión privada: Inversión de proveedores en validadores EMV abiertos y aplicaciones de movilidad.

Costo para privados: Concesionarios de recaudo: adecuación de validadores, PCI DSS y tokenización; comisiones de adquirencia absorbidas en el modelo económico.

Riesgos: Retraso por contratos de largo plazo (mitigado con adendas negociadas); dependencia de la normativa general de datos abiertos de transporte para plazos de publicación.

Revisión especializada (asistida por IA, sobre la versión anterior)

- **Constitucional** — Conforme: Modifica la Ley 30900 dentro de las competencias de la ATU. Respeta expresamente los contratos de concesión vigentes (art. 62) y garantiza un medio de pago anónimo, una salvaguarda adecuada de la intimidad (art. 2.6-2.7) frente al perfilamiento de desplazamientos. Sin vicios constitucionales.
- **Técnica legislativa** — Con observaciones: Buena técnica: incorpora un artículo numerado (6-A) en la ley madre y respeta los contratos vigentes (art. 62 de la Constitución) mediante una regla de transición. Observaciones menores: la forma enclítica, la dispersión de los arts. 3 a 6 fuera de la Ley 30900 y la falta de vínculo con el régimen sancionador de la ATU.
- **Concordancia normativa** — Con observaciones: Referencias correctas: la Ley 31596 modificó los literales a), e), g) y ñ) del artículo 6 de la Ley 30900 (potestad normativa y sancionadora sobre el Sistema de Recaudo Único). El artículo 5 (datos GTFS) duplica a GOB-11 (datos abiertos en tiempo real del transporte público) y la aceptación de tarjetas bancarias debe concordar con la regulación de pagos del BCRP (ECO-07). Falta citar el reglamento de la Ley 30900 modificado por el DS 010-2025-MTC; no se pudo verificar que el número 6-A esté libre.
- **Seguridad** — Con observaciones: La protección de datos de viaje del artículo 4 es un acierto poco frecuente, pero queda incompleta: no fija plazos de conservación ni reglas de acceso de autoridades a los historiales de viaje, que constituyen un registro de movimientos de la población; tampoco exige estándares de seguridad de pagos ni continuidad del sistema de recaudo.
- **Derecho tecnológico** — Con observaciones: Es una propuesta técnicamente sólida: estándares abiertos, pago abierto EMV sin contacto, GTFS/GTFS-Realtime, medio de pago anónimo y protección de los datos de viaje. Le faltan reglas sobre el acceso de autoridades a los datos de desplazamiento (geolocalización) y sobre plazos de conservación. También debe considerar que varios sistemas de recaudo están en contratos de concesión protegidos por el art. 62 de la Constitución, lo que exige incentivos de adecuación y no solo esperar a las renovaciones.

IV. Efecto de la vigencia de la norma

Modifica la Ley 30900 (incorpora los artículos 6-A, 6-B y 6-C), modificada por la Ley 31596. Se articula con la Ley 29733, la Ley 29440 y la Ley 29985 (sistemas de pago y dinero electrónico) y el Decreto Legislativo 1362. Requiere adecuar el reglamento de la Ley 30900 (mod. DS 010-2025-MTC). La publicación de datos de transporte se rige por el régimen general de datos abiertos de transporte público. No deroga normas.

V. Indicador de éxito al 2031

A 2031, un mismo medio de pago es aceptado en todos los servicios masivos y corredores de Lima y Callao, los datos de viaje identificables no se conservan más de doce meses y la ATU publica datos de transporte en formato GTFS.

Normas relacionadas

- Ley 30900, Ley que crea la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) — https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2016_2021/ADLP/Texto_Consolidado/30900-TXM.pdf
- Ley 31596, Ley que establece medidas para garantizar la cobertura adecuada, continuidad y calidad del servicio de transporte público en Lima y Callao (modifica la Ley 30900) — https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/2021_2026/ADLP/Texto_Consolidado/31596-TXM.pdf
- Ley 29733, Ley de Protección de Datos Personales — <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29733.pdf>
- Ley 29440, Ley de los Sistemas de Pagos y de Liquidación de Valores — <https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29440.pdf>
- Ley 29985, Ley que regula las características básicas del dinero electrónico — <https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/29985.pdf>
- Decreto Legislativo 1362, que regula la promoción de la inversión privada mediante Asociaciones Público Privadas y Proyectos en Activos — <https://www.leyes.congreso.gob.pe/Documentos/DecretosLegislativos/01362.pdf>

Antecedentes

Periodo 2021-2026 (según revisión normativa en SPLEY): 12702/2025-CR, sistema de recarga digital en la Línea 1 del Metro de Lima (en comisión).

Referencias internacionales

- Unión Europea: Reglamento Delegado (UE) 2017/1926 sobre servicios de información de viajes multimodales — https://eur-lex.europa.eu/eli/reg_del/2017/1926/oj

Fuentes

- ATU: portal institucional — <https://www.atu.gob.pe/>
- General Transit Feed Specification (GTFS) — <https://gtfs.org/>

Propuesta ciudadana de libre uso — no es un proyecto presentado. Versión web:
<https://unimauro.github.io/agenda-legislativa-tech/p/TAL-11.html>